IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 286)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 223)**

z dnia 13 czerwca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 286)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 223)

13 czerwca 2023 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3277).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Barankiewicz** prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, **Jarosław Lipiński** prezes zarządu Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Adam Ostrowski** przedstawiciel Związku Miast Polskich, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Dominik Kapusta** lobbysta.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Damian Stanisławski** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Witam panie i panów posłów, a także zaproszonych gości. W szczególności witam pana ministra Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, przedstawicieli korporacji samorządowych, przedstawicieli zrzeszeń pracodawców i pozostałych ekspertów, których mam tu wymienionych na całej stronie. Pozwolę sobie już państwa nie wyczytywać, żeby skrócić dzisiejsze posiedzenie.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3277).

Przypominam, że pierwsze czytanie, zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu, obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawach ogólnych zasad projektu oraz pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy.

Szanowni państwo, proszę pana ministra Rafała Webera o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy. Panie ministrze, oddaję głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, drodzy goście, projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw jest bardzo szeroki. Reguluje on trzy dziedziny transportu: transport drogowy – rozumiany jako organizacja transportu zbiorowego autobusowego – transport kolejowy i transport lotniczy. Wiem, że w przestrzeni publicznej pojawiały się pytania, dlaczego projekt ma taki szeroki zakres i dlaczego nie staraliśmy się tego zagadnienia podzielić na kwestie branżowe. Drodzy państwo, czas nas goni, nie ma zbyt wiele posiedzeń Sejmu do końca tej kadencji, a skoro są przygotowane przepisy – a te przepisy w mojej ocenie są przygotowane w sposób niebudzący wątpliwości, postaram się to pokazać w dalszej części wypowiedzi – to zapadła decyzja, aby wszystkie trzy projekty ustawy scalić i opracować w ramach jednego projektu. Chodzi o to, aby w ramach jednej ścieżki legislacyjnej – od Stałego Komitetu Rady Ministrów po podpisanie, mam nadzieję, ustawy przez pana prezydenta – uregulować kwestie rozwoju trzech gałęzi transportu. Taka jest geneza powstania bardzo dużego projektu, który wychodzi naprzeciw oczekiwaniom organizatorów transportu zbiorowego w Polsce.

Jeżeli chodzi o zakres transportu drogowego, to kwestie zasadnicze, które są tu ujęte, są związane z rozwojem funduszu autobusowego. Po pierwsze zwiększamy planowane przychody Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z kwoty 800 mln zł, która teraz jest zapewniona, do kwoty 1 mld zł od 2024 r. Zwiększamy przychody tego funduszu o 200 mln zł.

Obserwujemy większe zainteresowanie funduszem. W tej chwili samorządy organizują blisko 6500 linii komunikacyjnych, które są dofinansowane z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Linie są dofinansowane w ramach 885 wniosków. Zapewniona na ten rok pula – 800 mln zł – jest już w znacznym stopniu wyczerpana. Zaangażowano 777 mln zł, do dyspozycji pozostało niespełna 23 mln zł. Zobaczymy, czy zostaną wykorzystane w tym roku. Z obserwacji z ostatniego półrocza tego roku wynika, że ten, kto miał zorganizować takie przewozy, już je zorganizował, ale oczywiście można spodziewać się kolejnych wniosków. Natomiast musimy być przygotowani na większe zainteresowanie w 2024 r. Wychodzimy naprzeciw większemu zainteresowaniu i zwiększamy środki FRPA o 200 mln zł. Od przyszłego roku przeznaczamy 1 mld zł na organizację transportu zbiorowego autobusowego.

Jeżeli chodzi o ten komponent, to utrzymujemy w sposób ciągły maksymalne dofinansowanie w wysokości 3 zł do wozokilometra. Takie dofinansowanie istnieje od 1 kwietnia 2020 r., czyli od początku pandemii COVID-19. Wtedy organizacja transportu była dużo trudniejsza, było mniej pasażerów ze względu na pracę i naukę zdalną. To dofinansowanie się przyjęło, ono jest zachętą do tego, aby organizować linie użyteczności publicznej, i dlatego chcemy je utrzymać na tym poziomie w sposób ciągły.

Kolejna bardzo istotna kwestia to stworzenie możliwości zawierania przez wojewodę z organizatorem transportu zbiorowego – oprócz rocznych umów o dopłatę – umów wieloletnich o dopłatę z tego funduszu. To element usystematyzowania, zapewnienia ciągłości, stałej zachęty do tego, żeby złożyć wniosek i na tym jednym wniosku organizować przez kolejne lata – oczywiście, jeżeli nie zostanie zmieniony jego zakres – transport zbiorowy czy to na obszarze powiatu, czy województwa.

Kolejna kwestia to utrzymanie dotychczasowych, działających od wielu lat, zasad funkcjonowania rynku przewozu osób. To rozwiązanie przewiduje utrzymanie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Kolejna warta omówienia kwestia to wspólny zakres, który dotyczy zarówno transportu drogowego, jak i kolejowego. To dotyczy zapewnienia pasażerom możliwości zakupu biletu z ulgą ustawową w przewozach komercyjnych oraz przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Taka możliwość, taka refundacja ulg była w ostatnich latach przedłużana cyklicznie, corocznie. Teraz chcemy temu tematowi nadać charakter ciągły. Po drugie wprowadzamy możliwości ustanowienia na obszarze danego województwa zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w granicach województwa. Oczywiście uczestnictwo w takim systemie będzie dobrowolne. To jest nowe

rozwiązanie, które ułatwi współpracę organizatorom publicznego transportu zbiorowego i zapewni lepszą ofertę przewozową dla pasażerów.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące wyłącznie transportu kolejowego, czyli kwestie, które są stricte związane z rozwojem kolejnictwa, to umożliwienie zwiększenia środków funduszu kolejowego o wpływy ze skarbowych papierów wartościowych, co docelowo pozwoli na realizację projektu modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie przeładunkowym Małaszewicze – na to może być przewidziane 3 mld 395 mln zł – a także zapewni środki, 1,5 mld zł, na realizację nowych inwestycji dworcowych. Założenia programu inwestycji dworcowych na kolejną perspektywę, czyli na lata 2024–2030, obejmują wstępne wyznaczenie 259 lokalizacji dworcowych pogrupowanych wedle priorytetów.

Inne usprawnienia to kwestie związane z przygotowaniem i realizacją inwestycji kolejowych szczególnie poprzez uregulowanie tytułu prawnego do nieruchomości zajętych pod drogi budowane czy przebudowane w ramach inwestycji kolejowych i przekazywania ich w zarząd właściwemu zarządcy drogi. To także umożliwienie PKP SA dokonywania zmiany nieruchomości z jednostkami samorządu terytorialnego, państwowymi osobami prawnymi lub państwowymi jednostkami organizacyjnymi. To pozwoli na realizację inwestycji chociażby terminalu Emilianowo. Trzecia kwestia to zapewnienie inwestorom kolejowym, takim jak PKP PLK czy jednostkom samorządu terytorialnego, prawa do dysponowania nieruchomością lub jej częścią na cele budowlane w postaci przebudowy lub rewitalizacji infrastruktury kolejowej. To komponent kolejowy.

Trzeci komponent – lotniczy – to zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym poprzez zapewnienie stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej wprowadzających wymagania w zakresie biegłości językowej osób kierujących pojazdami na terenie lotniska. Kwestia druga – zapewnienie instytucjonalnych i prawnych podstaw rozwoju bezzałogowych statków powietrznych w Polsce poprzez umożliwienie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej prowadzenia działalności w tym zakresie.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, warto wspomnieć, że pierwsze dwa elementy, czyli komponent rozwoju przewozów autobusowych, a także komponent kolejowy, były opiniowane przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Komponent kolejowy uzyskał pozytywną opinię KWRiST, komponent rozwoju przewozów autobusowych i prawa transportu zbiorowego od strony formalnej również uzyskał pozytywną opinię. Aczkolwiek dyskusja była bardzo gorąca, ścierały się poglądy mniejszych gmin, które oczekiwały utrzymania pierwszeństwa w priorytecie podziału tych środków. Powiaty natomiast uważały, że to one powinny mieć pierwszeństwo. Głos w dyskusji zabierali również przedstawiciele dużych miast, którzy są odpowiedzialni za organizację komunikacji miejskiej, szukając jakiegoś rozwiązania dla siebie. Oba komponenty były bardzo szeroko omawiane przez KWRiST, także przez naszych partnerów samorządowych, warto tę dyskusję odnotować również w tym pozytywnym sensie.

Panie przewodniczący, tyle z mojej strony. Jeżeli będą pytania, to oczywiście służymy odpowiedzią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Szanowni państwo, czy są pytania do pana ministra? Proszę bardzo, pan poseł Mirosław Suchoń. Proszę uprzejmie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysokie Komisje, mam kilka pytań. Po pierwsze o bardzo długie okresy przejściowe w zakresie stosowania rozporządzenia Parlamentu i Rady. Bardzo długie okresy przejściowe są przewidziane na przykład do obowiązku stosowania w zamówieniach publicznych takiego parametru, który jest związany z odpowiednią liczbą miejsc na rowery. Państwo zaproponowali, żeby to znacząco odwlec w czasie. Pytanie dlaczego, skoro to jest w interesie pasażerów, aby te przetargi, które są teraz realizowane, obejmowały te wymagania, bo składy kolejowe, które są zakupione, będą jeździły z pewnością kilkadziesiąt lat. W związku z tym pytanie, dlaczego już teraz mamy tego nie rozpocząć.

Druga rzecz. Bardzo długie okresy przejściowe są również w tych obowiązkach informacyjnych związanych z podróżą. Pytanie jest takie… Przecież to jest w interesie pasażerów, bo lepsza komunikacja umożliwia lepsze planowanie podróży. Tam nawet zahacza się w propozycji 2030 r.… Mam poczucie, że w innych państwach nie ma problemu z uzyskiwaniem informacji dotyczących na przykład aktualnej pozycji składów kolejowych, informacji dotyczących podróży. Myślę, że to w znakomity sposób poprawiłoby jakość połączeń kolejowych, jakość podróży koleją. W związku z tym bardzo prosiłbym o wyjaśnienie tak długich okresów przejściowych, zwłaszcza że te informacje są przecież dostępne na bieżąco. To jest jedna duża zmiana.

Druga zmiana dotyczy przewozów autobusowych. W ustawie rząd zaproponował możliwość podpisywania umów na przykład na okresy dziesięcioletnie. Wydaje się, że jeżeli dajemy w ustawie gwarancję – bo okres dziesięcioletni to jest jakaś gwarancja dająca pewność, że będzie linia kolejowa i będą mogły być wykonywane na niej przewozy, 10 lat to jest długi okres… W związku z tym czy ministerstwo rozważało wprowadzenie czegoś takiego jak minimalne wymagania w stosunku do przewozów autobusowych realizowanych ze wsparciem środków funduszu – na przykład w zakresie wymagań dotyczących taboru czy ilości zatrzymań na przystankach, czy odległości pomiędzy tymi przystankami – tak, żeby te środki służyły nie tylko poprawie liczby połączeń, ale wpływały również na wzrost jakości wykonywanych połączeń. Czy to było w ogóle rozważane, czy pojawiały się takie wnioski na przykład w rozmowach z samorządami?

Rzecz niezwykle istotna, czyli pierwszeństwo, o którym rozmawialiśmy już podczas procedowania pierwotnego projektu ustawy. Pan minister słusznie zauważył, że jest wiele gmin, powiatów, które łączą się w związki komunikacyjne. Jeżeli popatrzymy na mapę Polski i to, w jaki sposób są rozwiązywane problemy komunikacyjne, to… Mam poczucie, że – zresztą to są też opinie ekspertów – te potrzeby jednak lepiej adresują związki komunikacyjne gmin i powiatów, związki gmin. W związku z tym, co ostatecznie przeważyło, że jednak nie będzie takiego sygnału, że „są środki, ale rozwiązujecie te problemy razem”, gminy położone gdzieś w obwarzankach, z boku, czy na trasie przejazdu, na trasie linii kolejowej mogą być zainteresowane albo mogą nie być zainteresowane taką sytuacją. Miałem taki sygnał na Podkarpaciu – gdzie są położone gminy na przykład na drodze do Rzeszowa – że gminy mówią: „nie będziemy finansować, bo i tak przez naszą gminę przejeżdża jakaś tam komunikacja realizowana przez inną gminę”. W związku z tym pytanie, co przeważyło szalę, że preferowane są gminy, samodzielne gminy, samodzielne powiaty, a nie związki komunikacyjne, które lepiej adresują potrzeby.

Ostatnia kwestia dotyczy środków finansowych. 3 zł to jest stawka z czasów pandemii. Ona już wtedy, wszyscy to wiemy, odbiegała od realnego kosztu tzw. wozokilometra. Dzisiaj wozokilometr różnie jest kalkulowany, ale górna granica, która do mnie dotarła, to jest 13 zł za wozokilometr, kształtuje się to w okolicach plus minus 7–9 zł. Myślę, że to jest średnia, którą można wyciągnąć. Pytanie, co przeważyło, że jednak 3 zł a nie więcej?

W związku z tym – biorąc pod uwagę inflację, wzrost kosztów wykonywania przewozów, organizację transportu – czy ministerstwo nie uważa, że zwiększenie tej puli zaledwie o 200 mln zł, biorąc pod uwagę możliwość zawierania umów na okresy dziesięcioletnie, co de facto spowoduje blokadę części środków… Czy zwiększenie tej kwoty nie powinno być wyższe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

A możemy, panie przewodniczący, prosić o sekwencję trzech pytań…

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Łatwiej będzie i chyba szybciej.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Kwestie były bardzo rozszerzone…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poradzimy sobie.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dobrze. Proszę bardzo, pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie ministrze, chciałabym dopytać o kilka rzeczy, zwłaszcza o te sprawy, których brakuje w ustawie. Oczywiście tam są rozwiązania pozytywne, dobrze oceniane przez samorząd, o czym mówił pan minister, m.in. te umowy wieloletnie, na które faktycznie samorządy czekają.

Chciałabym dopytać, dlaczego państwo nie chcieliście ujednolicić chociażby tego formularza do składania wniosków i do rozliczania dotacji, bo one są różne na poziomie różnych województw. To jest jedna rzecz. Ona wydaje się prosta, nie jest może kluczowa, ale chyba byłoby fajnie, żeby ten wniosek wszędzie był jednolity, żeby łatwo było go porównywać i zbierać dane w poszczególnych województwach.

Druga sprawa to kwestia pewnych minimów i standardów, o tym była już dzisiaj mowa. Wydaje mi się, że jeżeli chcemy wydawać środki publiczne i dorzucać pieniądze do funkcjonowania i rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego, to warto byłoby narzucić też pewne wymagania. Wydaje mi się, że zupełnie podstawowe wymaganie jest takie, żeby te pieniądze trafiały na te połączenia, które funkcjonują przez cały tydzień. Oczywiście one w weekend mogą być skrócone, mogą być rzadsze, ale powinny być. Nie jest tak, że w weekend obywatele kraju nie mają potrzeb transportowych i nie chcą dojechać w różne miejsca. W tym momencie można dostać pieniądze na uruchomienie w zasadzie jakiegokolwiek połączenia, wystarczy po prostu złożyć wniosek. Teraz oczywiście to zainteresowanie się zwiększa, ale jeszcze jakiś czas temu w zasadzie kto złożył wniosek, ten dostawał pieniądze. Warto byłoby popatrzeć na jakość tych połączeń, na które idą środki publiczne. To jest druga kwestia. Tego brakuje, nie ma określonych minimów.

Kwestia stawki, zwłaszcza przy wysokich cenach paliw, jest zasadna. Wiem, że pewnie państwo będziecie się bronić, że ona i tak już jest podniesiona, została podniesiona z 1 zł sprzed kilku lat do 3 zł. Pytanie, czy jest szansa, żeby ona wzrosła, jeżeli nawet nie teraz przy tej nowelizacji, to na przykład za rok?

W tym momencie mam te pytania, choć może zadam jeszcze jedno. Kwestia kluczowa, o którą zresztą upominają się samorządy, czyli możliwość otrzymywania pieniędzy na połączenia, które prowadzą na przykład zakłady komunikacji miejskiej. Oczywiście nie chodzi o to, że one jeżdżą na terenie w granicach miast, ale często wyjeżdżają poza granice tego miasta, prowadzą przewozy na terenie ościennych gmin. Do tej pory bez otrzymywania dotacji to funkcjonowało na mocy porozumienia i rozliczania z poszczególnymi gminami. Teraz nawet gdyby poszczególne gminy chciały dostać na to pieniądze z funduszu, to nie są w stanie prowadzić tych przejazdów z tym samym przewoźnikiem czy z tym samym wykonawcą.

Wydaje mi się, że ta możliwość powinna zostać utrzymana. Z perspektywy samorządów to akurat pozytywne rozwiązanie, oni mają już sprawdzonych przewoźników, którzy dobrze działają. Natomiast to nie jest przymus, bo przecież nie muszą korzystać z usług tego przewoźnika, tego wykonawcy. Jeżeli będą chcieli, to go po prostu zmienią. W tym momencie, kiedy otrzymują pieniądze z FRPA, absolutnie nie mogą tego zrobić w formule łączonych przejazdów, które na terenie miasta są komunikacją miejską, ale kiedy wyjeżdżają poza granice miejscowości, są już komunikacją gminną, która porusza się między poszczególnymi mniejszymi miejscowościami. Wydaje mi się, że ta odpowiedź będzie bardzo ważna, bo wiem, że samorządowcy czekają na wyjaśnienie w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Cezary Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysokie Komisje, art. 14 przewiduje umorzenie wszystkich postępowań w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozów w transporcie drogowym, które zostały wszczęte

i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy. Chciałbym zapytać, czy ministerstwo ma jasność, ile takich postępowań jest w tej chwili w toku i na ile to skomplikuje sytuację wnioskodawców. Oni zaplanowali określone przewozy, włączyli się w procedurę zgłoszenia. Być może teraz zostaną bez możliwości realizowania określonych zadań. Jaka to jest skala?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Sekwencja trzech pytań. Panie ministrze, oddaję głos.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, postaram się po kolei odpowiedzieć na pytania. Pierwsze pytanie pana posła Suchonia było związane z dyrektywą pasażerską. Ta dyrektywa została już wdrożona inną ustawą, która została przyjęta przez Sejm na ostatnim posiedzeniu. Nie było poprawek Senatu. Jest podpisana przez pana prezydenta. Weszła w życie 7 czerwca br. Pierwotnie mieliśmy zamiar realizować tę dyrektywę w tej ustawie, ale z racji tego, że idzie później niż ten termin wejścia w życie dyrektywy pasażerskiej, stąd szybka decyzja o przełożeniu tych przepisów do innej ustawy. Powtarzam, ta ustawa, która wdraża dyrektywę pasażerską, jest już obowiązującym prawem.

Jeżeli chodzi o umowy na okres wieloletni – to było pytanie pani poseł Matysiak – czy też w ogóle kwestie wymogów co do jakości połączeń autobusowych, to te wymogi, jeżeli chodzi o liczbę wozokilometrów, o liczbę przystanków, na których autobus na danej relacji jest zatrzymywany, jeżeli chodzi o częstotliwość przewozów w trakcie dnia albo w trakcie tygodnia, to te kwestie są regulowane w ramach naboru organizowanego przez wojewodów. Pierwszeństwo na dofinansowanie mają siłą rzeczy te wnioski, które w sposób optymalny organizują transport zbiorowy na terenie danego obszaru, na terenie danego samorządu. Natomiast to, że faktycznie zdecydowana większość wniosków uzyskuje dofinansowanie, to chyba dobrze. Dobrze nawet dofinansować taką gminę czy taki powiat, który organizuje dwie czy trzy linie autobusowe, zachęcić do tego, aby później te linie autobusowe rozwijać, aby pojawiało się ich więcej. Funkcjonowanie funduszu na to wskazuje.

Przypominam, że startowaliśmy w 2019 r. z zainteresowaniem rzędu kilku procent, jeżeli chodzi o wykorzystanie tych 800 mln zł, teraz jesteśmy blisko 800 mln zł. Zainteresowanie funduszem rośnie. Myślę, że powinniśmy również finansować linie, które dopiero są początkujące, które samorządy dopiero tworzą na zasadzie obecnego stanu i dawać im możliwość do tego, aby takie linie rozwijać, zarówno jeżeli chodzi o zwiększenie częstotliwości dziennej, jak i na przykład zwiększenie liczby kursów w trybie weekendowym. Najważniejsze jest to, szanowni państwo, że środków nie brakuje, że od 2019 r., czyli od momentu funkcjonowania funduszu, nie brakowało środków finansowanych. Jestem przekonany, że tą ustawą zabezpieczamy tę pulę na co najmniej 2024 r., bo zwiększamy sumę – pan poseł Suchoń powiedział „trochę”, ale nie – o 25%, bo z 800 mln zł do 1 mld zł. Zwiększamy o 200 mln zł, to jest o 25%, tak że to jest znaczne zwiększenie. Jestem przekonany, że na co najmniej rok, czyli na 2024 r., ta pula wystarczy. Będziemy weryfikować, jak to wygląda w rzeczywistości i reagować, tak jak do tej pory, wtedy, kiedy będzie potrzeba.

Konkludując odpowiedź na te pytania… Te kwestie są regulowane w naborach wojewodów. Faktycznie pierwszeństwo mają wnioski lepiej zorganizowane, zapewniające większą dostępność do linii użyteczności publicznej, ale, co do zasady, wszystkie wnioski są finansowane, a te mniej punktowane w drugiej kolejności. Mieliśmy – w obecnym i w poprzednim roku – w sześciu województwach wyczerpanie podstawowej puli. Później przekładaliśmy środki z innych województw – w których środki zostawały – do tych, gdzie ich brakowało i finansowane były wnioski, które były mniej punktowane. Ostatecznie one uzyskiwały dofinansowanie, ale w drugiej kolejności. Tę zasadę, że im lepiej jest zorganizowany transport, wypełniają warunki naboru, które każdorazowo są ustalane przez wojewodów.

Jeżeli chodzi o pierwszeństwo, to, tak jak mówiłem, dyskusja toczyła się również na KWRiST. Ścierały się dwa poglądy: pogląd gmin, szczególnie gmin wiejskich, i pogląd powiatów. Utrzymanie tego pierwszeństwa, jeżeli chodzi o gminy, faktycznie nastąpiło, dlatego że nie każdy powiat chce wchodzić w taką współpracę. Mamy takie sygnały, że samorząd gminny jak najbardziej chce, a ten większy powiatowy nie widzi takiej potrzeby. Nie chcemy zniechęcać do tego samorządowców małych gmin, dlatego one są na pierwszym miejscu, jeżeli chodzi o punktowanie.

Natomiast wrócę do swojej wypowiedzi – najważniejsze, żeby środków w systemie nie brakowało, nie brakuje, tak, żeby zabezpieczyć każdy wniosek. Chociaż to jest oczywiste, że najlepiej zorganizowana komunikacja to ta, w której samorządowcy ze sobą współpracują czy to na bazie związków przewozowych, związków gminnych, czy związków powiatowo-gminnych. Związki są zakładane na przykład na poziomie jednorazowych porozumień związanych z utworzeniem linii użyteczności publicznej, mamy trochę takich porozumień. Zachęcamy do współpracy. Myślę, że logika i świadomość organizacji dobrego transportu wskazują na to, że te samorządy, które ze sobą współpracują – które chcą stworzyć linię użyteczności publicznej na większym obszarze, a nie tylko gminnym, nie tylko w ramach jednego powiatu, tylko w ramach dwóch, trzech powiatów – organizują komunikację w lepszy sposób. Zachęcamy do tego samorządowców.

Kwestia 3 zł do wozokilometra. Różnie kształtują się stawki wozokilometrów. My ten rynek każdorazowo staramy się monitorować. W tej chwili to są stawki od 4,5 zł do 9 zł, 13 zł to być może w komunikacji miejskiej na wozokilometr. W komunikacji rozumianej jako regionalna albo wiejsko-miejska nie spotkałem się z takimi stawkami. Warto zaznaczyć, że 3 zł to jest maksymalna kwota dofinansowania. Co najmniej 10% musi być wkładu własnego gminy. Szanowni państwo, bilety… Komunikacja nie może być organizowana po to, aby wozić powietrze, tylko powinna być zorganizowana w taki sposób, aby korzystali z niej ludzie, korzystali, czyli płacili za bilety, płacili za usługę transportową.

Wielu samorządowców tworzy linie użyteczności publicznej pod dowóz dzieci do szkół. Patrzę w kierunku byłego starosty jarosławskiego obecnego posła Tadeusza Chrzana. On w powiecie jarosławskim rozpoczął organizację takich przewozów, nadzorował szkoły wtedy ponadgimnazjalne, teraz jego następca organizuje naukę w szkołach ponadpodstawowych i właśnie z myślą o tych uczniach organizowane są tam linie komunikacyjne. Wiem, że te autobusy są wypełnione. Powiat jarosławski jest jednym z tych, który złożył największy wniosek, jeżeli chodzi o województwo podkarpackie. Podobne zadanie realizuje starosta powiatu jasielskiego. Podobne zadanie realizuje starosta powiatu stalowowolskiego. Stamtąd się wywodzę, to wiem więcej, ale takich przykładów, chociażby starosty bielskiego, jest więcej. Kwestia komunikacji to dla starosta Płonki również oczko w głowie. Jesteśmy ze sobą w kontakcie. Wiem, że na rozwoju komunikacji bardzo mu zależy. Kwestia linii, które muszą mieć pasażerów, jest warta podkreślenia.

Komunikacja miejska, szanowni państwo, nie podlega finansowaniu rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Jego celem było wsparcie organizacji transportu szczególnie na obszarach mniej zurbanizowanych, na obszarach nieaglomeracyjnych, na obszarach Polski gminnej, tak to ujmę, w mniejszych powiatach i oczywiście w gminach. Póki będzie zapotrzebowanie, póty w pierwszej kolejności będziemy koncentrować się na organizacji tego transportu, a to zapotrzebowanie widać po coraz większej liczbie wniosków.

Jeżeli chodzi o komunikację miejską, to ona – dzięki działaniom z ostatnich lat – zmienia się, jeżeli chodzi o jakość taboru. Nad tym też musimy popracować w kontekście komunikacji PKS-owej. Nie było do tej pory realizowanego programu wymiany taboru dla tych połączeń w Polsce lokalnej. Nie było. Natomiast dwa miesiące temu Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło taki nabór, już go zakończyło, teraz jest w trakcie analizy wniosków. W ramach tego naboru jednostki samorządu terytorialnego, które korzystają z FRPA mogą uzyskać środki finansowe – bodajże 90% dla taboru bezemisyjnego, a 85% dla taboru niskoemisyjnego. W małych miejscowościach raczej sprawdza się ten tabor niskoemisyjny, ten bezemisyjny sprawdza się raczej w obszarach miejskich. Natomiast czy to na jeden, czy to na drugi element taborowy samorządy mogły pozyskać dofinansowanie i ten program będzie kontynuowany. Chcemy, żeby oprócz tego,

że komunikacja jest dofinansowywana w sposób bieżący, czyli na organizację i utrzymanie, również wymiana taboru była związana z poprawą dostępności komunikacyjnej i ze zwiększeniem atrakcyjności, jeżeli chodzi o organizację transportu PKS-owego.

Na kwestie podnoszone przez pana posła, pana ministra Cezarego Grabarczyka, odpowie pani dyrektor. Upoważnienia do udzielenia odpowiedzi udzielam pani dyrektor Renacie Rychter. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, odnosząc się do pytania pana posła Cezarego Grabarczyka w zakresie brzmienia art. 14 przepisu przejściowego, który wskazuje na umorzenie postępowań administracyjnych, wydanie decyzji o umorzeniu postępowania w odniesieniu do spraw wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie tej ustawy w odniesieniu do wydania potwierdzeń zgłoszeń przewozu i liczby takich postępowań… Szanowni państwo, nie mamy informacji, ile dokładnie takich postępowań toczy się w tej chwili, czy będzie toczyło się w momencie, kiedy ustawa wejdzie w życie.

Wiemy, że dotychczas wszystkich potwierdzeń zgłoszenia przewozu – bo wnioski o wydanie takich zgłoszeń mogły być składane od lipca 2016 r. – było wydanych ok. 200. Wiemy też, że obowiązek, gdyby nie było żadnej nowelizacji, wszedłby w życie od stycznia 2024 r. Spodziewamy się, że takich postępowań jest niewiele, ale żeby zabezpieczyć kwestie otwartych postępowań, został zaproponowany przepis z art. 14. Dodatkowo oczywiście w przepisie art. 17 następuje obowiązek zwrotu takich potwierdzeń zgłoszenia przewozu i wszelkich innych dokumentów związanych z tymi zgłoszeniami, czyli wtórników potwierdzenia itd. W tej chwili, szanowni państwo, takich otwartych, wszczętych postępowań a niezakończonych decyzją ostateczną w przedmiocie wydania potwierdzenia zgłoszenia spodziewamy się, że jest niewiele. Nie mamy dokładnych danych. Jeżeli ta informacja jest nadal bardzo istotna, to spróbujemy zdobyć te informacje i przesłać je na piśmie. Natomiast wszystkich wydanych potwierdzeń zgłoszenia przewozu było ok. 200.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, zgłaszał się jeszcze pan poseł Franciszek Sterczewski. Proszę uprzejmie.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, jestem trochę zdziwiony, słysząc odpowiedzi pana ministra. Jeśli pan mówi, że nie brakuje środków na przewozy autobusowe, a widzimy, że waloryzacja, jak pan minister zauważył, jest to zaledwie 25% funduszu, tymczasem, jak pamiętamy, w marcu ministerstwo deklarowało podwyższenie FRPA do 1 mld 200 tys. zł, to pytanie, co się zmieniło przez te kilka miesięcy. Dlaczego wtedy deklarowaliście państwo podwyższenie o 50%, teraz nagle 25%, a pan minister mówi, że tych środków nie brakuje.

Warto zwrócić uwagę, że rozmawiamy w sytuacji, w której upadają kolejne PKS-y – PKS Wałcz, PKS Radom – kolejne są na skraju wyczerpania. Samorządowcy po prostu błagają o pomoc, błagają o dialog, o zwrócenie uwagi na wykluczenie komunikacyjne, które jest poważnym problemem. Niestety, zarówno ta kosmetyczna korekta funduszu, jak i wydaje mi się, odpowiedzi pana ministra świadczą o tym, że transport publiczny przez polski rząd nie jest postrzegany jako priorytet, tylko jak jakiś kwiatek do kożucha. To jest bardzo zachowawcza propozycja. Możemy powiedzieć, że to jest stanowczo za mało, to jest inflacyjne wyrównanie i niewiele więcej.

Po pierwsze, skąd ta zmiana. Dlaczego nagle brakuje tych 25%? Po drugie, chciałbym spytać, dlaczego tak jest, że jeśli ministerstwo czy rząd chce się chwalić, to wypina piersi do orderów, a jeżeli są pytania o standardy, o tworzenie wymagań i jakiegoś standardu usługi dla przewozów regionalnych, to pan minister zrzuca to na barki wojewodów. Jasne, wszyscy wiemy, że w tym momencie to marszałkowie organizują przewozy, ale dlaczego ministerstwo umywa ręce, dlaczego jednak nie ma myślenia o standaryzacji.

Dlaczego w edukacji, w oświacie mamy konkretne normy, a tutaj mamy rozbicie dzielnicowe i w każdym województwie zupełnie inną sytuację?

Trzecia rzecz, o którą chciałbym spytać, to czy to też nie jest okazja, żeby zastanowić się nad regionami najbardziej wykluczonymi komunikacyjnie, czyli gminami z obszarów wiejskich i czy na przykład ministerstwo rozważa zwiększenie dofinansowania do wozokilometra, na przykład złotówkę więcej dla tych gmin i obszarów najbardziej wykluczonych. Z góry dziękuję za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Czy ktoś jeszcze? Jeszcze poseł Mirosław Suchoń dwa zdania, jak zapewnia.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Dwa zdania. Pierwsze pytanie, panie ministrze, odnośnie do art. 8. Rozumiem, że państwo będą składać wniosek o wykreślenie tych potwierdzeń, to już widzę. Drugie pytanie spróbuję ująć w jednym zdaniu wielokrotnie złożonym… Tam jest bardzo ciekawe rozwiązanie dotyczące możliwości wprowadzenia wspólnej taryfy na poziomie województw. Pytanie, dlaczego jest zawężenie do województwa? Pytam o to z uwagi na sytuacje występujące na pograniczu woj. śląskiego i małopolskiego, gdzie wielu mieszkańców pracuje po drugiej stronie. Pytanie, czy nie powinno się umożliwić zawierania umów i tworzenia taryfy trochę szerzej niż tylko w ramach jednego województwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Proszę bardzo, poseł Ryszard Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Bardzo krótkie pytanie. Zdałem sobie sprawę, jaki jest tytuł ustawy oraz, że nowelizujemy wiele innych ustaw. Mam pytanie o opłatę za przegląd techniczny samochodu. Transport publiczny też musi mieć przegląd. Pewnie dzieje się to w ramach jakichś opłat. Te opłaty nie były ruszane kilkanaście lat, bodajże 19 lat. Co resort chce powiedzieć osobom, które nie miały waloryzacji stawki za swoją bądź co bądź odpowiedzialną pracę? Podnoszę ten temat, dlatego że przy ostatnim przeglądzie technicznym po prostu mnie o to poproszono. Mamy ministra infrastruktury, niech się wypowie, co z tymi ludźmi, którzy pracują za półdarmo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Widzę jeszcze zgłaszające się osoby. Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poproszę wszystkie pytania, postaram się na nie odpowiedzieć, bo może pytania będą się powielać, powtarzać.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dobrze. W takim razie czy ktoś jeszcze z państwa posłów? Nie widzę.

W takim razie przedstawiciele innych organizacji. Proszę bardzo, proszę się przedstawić.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Przemysław Matysiak:

Dzień dobry państwu, Przemysław Matysiak, Związek Powiatów Polskich.

Chciałbym ad vocem à propos wypowiedzi pana ministra Webera i kwestii, którą poruszył pan poseł Mirosław Suchoń odnośnie do kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą. Chodzi o ustawę o funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Rzeczywiście, podczas prac Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego była burzliwa debata w tym temacie, natomiast ZPP podnosił, że pierwszeństwo w objęciu dopłatą rzeczywiście powinno promować rozwiązania, gdzie poszczególne jednostki samorządu terytorialnego współpracują ze sobą. Dlatego naszym pomysłem, naszą propozycją było to, żeby w pierwszej kolejności promowane były związki powiatowo-gminne, w drugiej kolejności powiaty lub związki międzygminne.

Dlaczego? Ustawa co do zasady została poparta przez stronę samorządową, bo co do zasady zaproponowane w niej rozwiązania są korzystne. Natomiast rozwiązanie

proponowane przez resort infrastruktury niestety nie promuje tej współpracy, o której mówiliśmy od samego początku, gdy dostaliśmy projekt ustawy.

Co najlepiej w naszej ocenie, w ocenie ZPP, uzasadnia to, aby uprzywilejować i podciągnąć właśnie te podmioty, które wspólnie organizują lub chcą organizować transport? Ano liczby. Ponieważ, co było zresztą przedstawione podczas prac zespołu infrastruktury komisji wspólnej, w Polsce funkcjonuje dzisiaj 31 związków powiatowo-gminnych, z czego 18 realizuje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Co do związków międzygminnych jest ich 319, z których 27 realizuje takie zadania. Zatem łącznie mamy 45 podmiotów zbiorowych, to jest 45 związków, 18 powiatowo-gminnych, 27 międzygminnych. Zatem łączna niewielka liczba związków proponowanych do pierwszeństwa nie powinna uniemożliwić uzyskania dopłat dla jednostek samorządu terytorialnego, które indywidualnie organizują lub chcą organizować transport lokalny.

Wskazywaliśmy, i wskazujemy po raz kolejny, że zasadne jest promowanie tych podmiotów, które wspólnie realizują takie inicjatywy. Reasumując, zmierzając do końca, to co tutaj przedstawiliśmy, co przedstawiłem, uzasadnia zgłoszoną uwagę, aby podnieść związki powiatowo-gminne i związki międzygminne w ramach pierwszeństwa do dofinansowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Proszę państwa, powiem tylko, że następne wspólne posiedzenie obydwu Wysokich Komisji jest o godz. 12:30. O 12:00 mamy głosowania, powinniśmy skończyć do 12:00. Jeżeli nie, to będziemy to przesuwać i szukać innej sali, ale to nam się organizacyjnie skomplikuje, tym bardziej, że jest jeszcze wiele innych tematów na bieżącym posiedzeniu. Prosiłbym o skracanie wypowiedzi.

Proszę uprzejmie, czy jeszcze ktoś z państwa? Proszę bardzo.

Prezes zarządu Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, Jakub Majewski, Fundacja ProKolej.

Mam w zasadzie jedno generalne pytanie. Jako środowisko kolejowe widzimy w tej ustawie dużo dobrych rozwiązań. Chciałbym zapytać pana ministra Webera, jak wygląda sytuacja dużej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, bo to jest rozwiązanie legislacyjne, które rozwiązuje bieżące problemy, natomiast jest cały katalog innych tematów, które wyszły przy okazji tych konsultacji, ale też w kilku poprzednich podejściach do nowelizacji tej ustawy. Jak wygląda perspektywa kolejnej nowelizacji?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Czy ktoś jeszcze z państwa? Proszę uprzejmie, proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych Jarosław Lipiński:

Jarosław Lipiński, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych.

W ustawie wprowadzono bardzo dużo dobrych rozwiązań. Mam tylko wątpliwości odnośnie do art. 55 ust. 2 zdanie drugie, mianowicie rozumiem, że ten przepis ma ukrócić podwyższanie ceny biletu normalnego po to, żeby wyłudzać ulgi ustawowe, zwrot za ulgi ustawowe. Natomiast napisany w takiej formie, w jakiej jest w tej chwili, spowoduje, że stracą wszyscy przewoźnicy, także ci najwięksi: Intercity, Przewozy Regionalne i samorządowi przewoźnicy kolejowi, ponieważ każda ulga handlowa spowoduje, że będą musieli obniżyć do takiego poziomu swój wniosek o zwrot z budżetu państwa. Oprócz tego są jeszcze zapisane ulgi, które organizator wyznacza i może nakazać, czyli tak naprawdę samorządy. Jak nakażą taką ulgę stosować przewoźnikowi, to ten przewoźnik będzie właściwie występował z roszczeniem do samorządu, bo będzie musiał uzupełnić stratę ulg ustawowych z budżetu państwa. Prosiłbym pana ministra o zastanowienie się nad konstrukcją tego drugiego zdania w tym przepisie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś jeszcze? Proszę bardzo.

Prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz:

Marcin Barankiewicz, prezes zarządu, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w zasadzie interesuje mnie wąski wycinek dużej nowelizacji dotyczący zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W tym miejscu chciałbym bardzo pochwalić pana ministra za pochylenie się nad badaniami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do sportu. Środowisko od dawna apelowało, zarówno stacje kontroli pojazdów, jak i Polski Związek Motorowy, że mamy błędne koło. Przepisy sportowe wymagają, aby samochody uczestniczące w rajdach, wyścigach były sprawne, miały ważne badanie techniczne, a jednocześnie te samochody są tak zmodyfikowane, że w zasadzie nie powinny przechodzić badania w cywilnej stacji kontroli pojazdów chociażby przez to, że mają w środku zamontowaną klatkę bezpieczeństwa i szereg innych rozwiązań typowych dla sportu. Dlatego bardzo dobrze się stało, że rząd pochylił się nad tym problemem i takie zmiany wprowadza do ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa? Nie widzę. Panie ministrze, oddaję głos. Potem przechodzimy do procedowania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Postaram się bardzo szybko odpowiedzieć na pytania.

Odnośnie do wypowiedzi pana posła Sterczewskiego… Szanowni państwo, nigdzie nie mówiłem, że fundusz zostanie zwiększony do 1 mld 200 tys. zł. Nie wiem, dlaczego akurat do 200 tys. zł, ale nigdzie nie mówiłem, nigdzie nie było takiej deklaracji. Od samego początku mówiłem o powiększeniu funduszu z 800 mln zł do 1 mld zł. Trzymam się swojego słowa od samego początku do samego końca.

Jeżeli chodzi o wymogi i standardy – te kwestie też poruszył pan poseł i to, że rząd umywa ręce – to sytuacja prawna chyba się nie zmieniła, wojewodowie też są przedstawicielami rządu w terenie, póki będą, póty będą mieli uprawnienia do tego, żeby kształtować wymagania i warunki naborów. Myślę, że to najlepsze rozwiązanie. Zawsze wojewoda wie lepiej, co się dzieje w regionie. Regiony są zróżnicowane, mają różne potrzeby. W jednych transport autobusowy jest bardziej rozwinięty, w innych mniej rozwinięty. Decentralizacja tej kwestii sprawdza się i powinna zostać utrzymana. Tak samo jak organizacja transportu zbiorowego powinna być realizowana przez samorządy, bo to wójtowie, burmistrzowie, starostowie, marszałkowie wiedzą lepiej niż my stąd, z Warszawy. Tej zasady będziemy się trzymać. Powinniśmy tworzyć otoczenie prawne – na podstawie którego działają samorządowcy – i programy finansowego wsparcia organizacji transportu zbiorowego. Tego się trzymamy. Środków finansowych do tej pory nie brakowało. Postaramy się zrobić wszystko, aby w kolejnych latach również nie brakowało środków na organizację transportu zbiorowego.

Kwestia związana z dużą nowelizacją – pytanie od prezesa Fundacji ProKolej. To jest duża nowelizacja, choć faktycznie była dyskusja, jeżeli chodzi chociażby o stronę samorządową i organizacje wspierające rozwój kolejnictwa. Wszystkie wnioski mamy odnotowane. Jeżeli będzie kolejne podejście do nowelizacji, to zapewne część z nich zostanie wykorzystana, natomiast to już w dalszej kolejności. Jest końcówka kadencji, to jest duża ustawa, która realizuje wiele postulatów podnoszonych przez organizatorów transportu autobusowego i kolejowego w ostatnich miesiącach.

Wypowiedź przedstawiciela Związku Powiatów Polskich potwierdza to, co mówiłem, że dyskusja, która była toczona w ramach KWRiST – między samorządami gminnymi i powiatowymi – była bardzo żywa. W tej chwili utrzymujemy priorytet, jeżeli chodzi o dofinansowanie. W mojej ocenie zachęta do tego, aby organizować transport zbiorowy w sposób gremialny, tworząc porozumienia albo związki, powinna mieć charakter bardziej logiczny aniżeli finansowy. Bardziej logiczny, czyli konieczne jest stworzenie spójnego systemu, który obejmuje teren nie tylko jednej gminy czy teren nie tylko jednego powiatu, ale cały obszar, który jest ze sobą związany. To powinno przyświecać takiej organizacji, a nie pierwszeństwo przy dostępie do środków rządowych. W tej chwili trzymamy się podziału, który został zaproponowany w 2019 r.

Jeżeli chodzi o kwestie badań technicznych, to w tej ustawie nie podnosimy stawki za badania techniczne. Zresztą do tego niepotrzebna jest zmiana ustawy. Kwestie opłat za badania techniczne są regulowane rozporządzeniem i nie dotykamy tego rozporządzenia.

To chyba wszystkie tematy, które zostały podniesione w ostatnich wypowiedziach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 3277. Informuję, że nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia ustawy z druku 3277. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, czy Biuro Legislacyjne może uzyskać upoważnienie od Komisji do naniesienia poprawek redakcyjno-legislacyjnych? Jest ich trochę, sczytaliśmy je, zapoznaliśmy się z nimi, większość z nich będziemy akceptować. To upoważnienie ułatwi nam pracę.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Oczywiście. Tradycyjnie do wszystkich poprawek, które mają charakter legislacyjny, Biuro Legislacyjne będzie miało upoważnienie do ich naniesienia.

Szanowni państwo, przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia ustawy. Najpierw tytuł. Czy są uwagi do tytułu? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Z góry dziękujemy za uzyskane upoważnienie do wprowadzenia oczywistych korekt legislacyjnych.

Co do tytułu chcielibyśmy sformułować tylko ogólną uwagę, może nie tyle do tytułu, co do całego projektu. W naszej ocenie analiza przedmiotowego projektu prowadzi do wniosku, że część nowelizowanych ustaw nie jest ze sobą powiązana treściowo, przedmiotowo, w związku z czym to powinny być, w ocenie Biura Legislacyjnego, oddzielne inicjatywy ustawodawcze. Zgodnie z § 92 Zasad techniki prawodawczej „jedną ustawą zmieniającą obejmuje się tylko jedną ustawę”. Odstąpienie od tej reguły jest dopuszczalne jedynie, gdy między zmienianymi ustawami występują niewątpliwe związki tematyczne albo gdy do zrealizowania zamysłu prawodawcy niezbędne jest jednoczesne dokonanie zmian w kilku ustawach. Oczywiście rozumiemy, że na tym etapie dość karkołomne byłoby rozdzielanie tych przepisów na odrębne inicjatywy ustawodawcze. Niemniej legislacyjny obowiązek nakazuje nam zwrócenie uwagi na ten fakt. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister ma jakąś uwagę w tym momencie?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na początku powiedziałem, dlaczego tworzymy jeden akt prawny. Po prostu kończy się kadencja, nie ma zbyt wiele posiedzeń Sejmu i ta oszczędność legislacyjna musiała nastąpić. Natomiast związek, ten wspólny mianownik, jest. Rozmawiamy o transporcie, o gałęziach transportu – transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym – tak że jest wspólny mianownik. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś uwagi? Stwierdzam, że tytuł został rozpatrzony przez Komisje.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 1.

W art. 1 zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy zmianę nr 1.

Zmiana nr 2, czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 2 w art. 1.

Przystępujemy do zmiany nr 3. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 3.

Zmiana nr 4. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy zmianę nr 4.

Zmiana nr 5. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy zmianę nr 5.

Zmiana nr 6. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 6 została rozpatrzona.

Zmiana nr 7. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 7 została rozpatrzona.

Zmiana nr 8. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 8 została rozpatrzona.

Zmiana nr 9. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy zmianę nr 9.

Zmiana nr 10. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Zmiana nr 10 została rozpatrzona.

Zmiana nr 11. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 11 została rozpatrzona.

Zmiana nr 12. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 12 została rozpatrzona przez Komisje.

Zmiana nr 13. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 13 została rozpatrzona.

Zmiana nr 14. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 14 została rozpatrzona.

Zmiana nr 15 w art. 1. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 15 została rozpatrzona.

Zmiana nr 16. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 16 została rozpatrzona.

Zmiana nr 17. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 17 została rozpatrzona.

Zmiana nr 18. Czy są jakieś uwagi? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Mamy pytanie do wnioskodawców projektu. Otóż proponowane brzmienie przepisu stwierdza, że: „do kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 28 ust. 1”. Wydaje się, że w art. 28 jest mowa wyłącznie o zaświadczeniu. Czy to o ten dokument chodzi? Jeśli tak, to pytanie, czy przepis powinien zaczynać się „do kontroli dokumentów”, czy może po prostu powinien stwierdzać, że „do kontroli zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli jest propozycja naniesienia korekty redakcyjno-legislacyjnej przez Biuro Legislacyjne, to na to się zgadzamy. Akceptujemy to.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Czyli, jak rozumiem, chodzi o zaświadczenie?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, jeszcze Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Rozumiem, że przepis powinien brzmieć „do kontroli zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, oraz warunków realizacji przewozów w nich określonych są uprawnieni…”.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Akceptacja.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Taki będzie zapis. Dziękuję, zmiana nr 18 została rozpatrzona.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 19. Nie widzę uwag. Zmiana nr 19 została rozpatrzona.

Zmiana nr 20. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 20 została rozpatrzona.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 21 i znowu Biuro Legislacyjne. Proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Otóż w zmianie nr 21 mamy nowe brzmienie art. 50. Natomiast w art. 44a w ust. 1 nadal jest odwołanie do poprzedniej wersji art. 50 do ust. 1 pkt 2 lit. a–c. Wydaje się, że powinna tu być korekta i odwołanie do art. 50 pkt 3 i nowa zmiana dotycząca art. 44a. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, potwierdzamy. Odesłanie powinno być do rekompensaty, o której mowa właśnie w art. 50 pkt 3.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

W zmianie nr 21 zostanie naniesiona legislacyjna poprawka, na którą zwrócili uwagę legislatorzy. Stwierdzam, że zmiana nr 21 została rozpatrzona.

Zmiana nr 22. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 22 została rozpatrzona.

Zmiana nr 23. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 23 została rozpatrzona.

Zmiana nr 24. Czy są jakieś uwagi?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Tak, pytanie.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, pan poseł Mirosław Suchoń. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję. Chciałbym dopytać o art. 55 ust. 2, który rzeczywiście, tutaj pan o nim mówił, może spowodować uszczuplenie na przykład dla przewozów regionalnych. Pytanie, czy ministerstwo szacowało, jakie to są ewentualne straty dla tych organizatorów, którzy będą odnosić się, jak rozumiem, również z uwzględnieniem tych ulg, które są ustanawiane na poziomie samorządowym, na poziomie organizatorów… Czy ministerstwo analizowało, jakie to mogą być uszczuplenia, o których mówił przedstawiciel branży kolejowej na początku naszej dyskusji.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Upoważniam do odpowiedzi pana naczelnika Buzakowskiego. Bardzo proszę, panie naczelniku.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę uprzejmie.

Naczelnik wydziału w Departamencie Budżetu Ministerstwa Infrastruktury Artur Buzakowski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, nie, w żaden sposób nie będzie to wpływało na uszczuplenie środków z punktu widzenia samorządu czy organizatora. Przepis art. 55 ust. 2 został tak skonstruowany, że w przypadku cen biletów, dla których są przewidziane ulgi ustawowe, w pierwszej kolejności bierze się pod uwagę ulgę ustaloną przez organizatora, ewentualnie przez danego przewoźnika, a dopiero w następnej kolejności od tej obniżonej ceny biletów bierze się pod uwagę ulgę ustawową. Dotyczy to każdego indywidualnego biletu. Nie jest tak, że w jakikolwiek sposób dojdzie do uszczuplenia z punktu widzenia przewoźnika czy organizatora.

Jeżeli organizator ma wolę ustanowić własne ulgi, to oczywiście w zakresie, w jakim te ulgi ustanowi, musi je pokryć. Jeżeli przewoźnik również chce przyznać ulgę handlową, to wymiar ulgi musi pokryć ze środków własnych. Natomiast nie zmienia to faktu, że w przypadku każdego biletu w odniesieniu do każdego uprawnionego pasażera, który ma przyznaną ulgę ustawową, pełen wymiar ulgi jest pokryty z budżetu państwa tylko w określonej kolejności, sekwencyjnie. Najpierw ulga przyznana przez przewoźnika, potem organizatora i w następnej kolejności przez budżet państwa. Natomiast w każdym przypadku w odniesieniu do każdego z tych biletów wymiar ulgi będzie pokryty z budżetu państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Czy są jakieś uwagi jeszcze do zmiany nr 24? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 24 została rozpatrzona.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 25. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 25 została rozpatrzona.

Zmiana nr 26. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że Wysokie Komisje rozpatrzyły zmianę nr 26.

Zmiana nr 27. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 27 została rozpatrzona.

Zmiana nr 28. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 28 została rozpatrzona.

Zmiana nr 29. Czy są jakieś uwagi? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję bardzo. Mamy pytanie… W zmianie nr 29 użyte w art. 78 m.in. w ust. 1 wyrazy zamienia się innym terminem. Natomiast w art. 78 pozostał ust. 8, który również mówi o tym terminie, a termin nie został zmieniony. Pytanie, czy zmiana w ust. 8 została celowo pominięta. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proszę o odpowiedź panią dyrektor Renatę Rychter.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Renata Rychter:

Uważamy, że zmiana w art. 78 ust. 8 nie jest potrzebna, dlatego że w przepisie art. 78 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie drogowym mamy wskazany termin, do którego podmioty prowadzące działalność polegającą na świadczeniu regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym itd., mogą wykonywać tę działalność. Nasz projekt zmienia wskazaną tutaj datę z 31 grudnia 2023 r. na 31 grudnia 2025 r. Natomiast przepisy z ust. 2 do 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym corocznie przedłużają ważność zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych. Szanowni państwo, żeby przedłużyć zezwolenia, którym termin ważności kończy się z dniem 31 grudnia, dodaliśmy w art. 78 ust. 9, czyli w ocenie Ministerstwa Infrastruktury zmiana nie jest potrzebna w ust. 8.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Biuro Legislacyjne przyjęło to do wiadomości. Stwierdzam, że zmiana nr 29 została rozpatrzona.

Przechodzimy do zmiany nr 30. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 30 została rozpatrzona.

Zmiana nr 31. Czy są jakieś uwagi? Znowu Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Na tle zmiany nr 31 art. 81 pojawia się dość istotny problem. Proszę zauważyć, że intencja tego przepisu jest taka, aby wydłużyć termin – od którego będą stosowane kasy rejestrujące przez przewoźników lub operatorów publicznego transportu zbiorowego – to jest na 1 stycznia 2026 r. Zastosowano technikę odesłania do art. 56 ust. 1

w zakresie kas rejestrujących, przy czym aktualne brzmienie przepisu art. 81 w zakresie kas odsyła do art. 57. Tak się składa, że przedmiotowa nowelizacja dokonuje również zmiany m.in. art. 56, 57, zamieniając umiejscowienie przepisów dotyczących kas rejestrujących z aktualnego art. 57 na 56. Stąd pojawia się problem w art. 81 w nowym brzmieniu. W związku z czym nasze pytanie jest takie – do rozważenia, ewentualnej dyskusji i analizy przez stronę wnioskodawców – czy w art. 81 w przedłożeniu w zmianie nr 31 nie należałoby pozostawić odesłania do kas rejestrujących, o których mowa w art. 57 ust. 1, natomiast najzwyczajniej w świecie zamienić kolejność art. 56 i 57 w proponowanym brzmieniu wcześniejszych przepisów.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Akceptujemy tę ostatnią propozycję, ostatnie zdanie, które przedstawił pan mecenas jako propozycję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. To zostało zaakceptowane w kształcie zaproponowanym przez Biuro Legislacyjne. Stwierdzam, że zmiana nr 31 została rozpatrzona.

Przechodzimy do zmiany nr 32. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę.

Zmiana nr 33. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy zmianę nr 33.

Przechodzimy do art. 2 odnoszącego się do prawa przewozowego. Mamy tutaj kilka zmian. Mianowicie zmiana nr 1 – czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 1 w art. 2 została rozpatrzona.

Zmiana nr 2. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Chcielibyśmy dopytać… W tym przepisie w ust. 1 jest mowa o żądaniu osoby upoważnionej przez przewoźnika. Pytanie, czy nie powinniśmy doprecyzować, że chodzi o osobę upoważnioną pisemnie przez przewoźnika.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie przesądzamy samej formy złożenia oświadczenia woli. Wydaje się, że to przewoźnik powinien decydować, w jakiej formie takie oświadczenie zostanie złożone.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeszcze raz Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Chcielibyśmy tylko zauważyć, że w projektowanym ust. 2a jest mowa o tym, że w przypadku osób, o których mowa w ust. 2, osoba pisemnie upoważniona przez przewoźnika żąda opuszczenia środka transportowego, więc jak rozumiemy…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czyli jaka jest propozycja?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Pytanie, czy nie powinniśmy w 87a konsekwentnie stosować stwierdzenia, że chodzi o upoważnienie pisemne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To jest propozycja korekty?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Nasze pytanie brzmi, czy upoważnienie ma być pisemne?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Jeżeli tak, to będzie wymagało poprawki.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Czy ministerstwo akceptuje propozycję?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, jeżeli chodzi o dodanie tego upoważnienia, formy pisemnej, to OK.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Akceptujemy, a więc forma pisemna. Proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Panie przewodniczący, to wydaje się korektą stricte legislacyjną, natomiast nią nie jest. W związku z tym to wymagałoby poprawki. Oczywiście taką poprawkę możemy przygotować, natomiast ona powinna zostać przegłosowana.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

To może podczas drugiego czytania?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Może w międzyczasie wrócimy do rozpatrzenia tego punktu w art. 2, a przygotujemy poprawkę w formie pisemnej? Stosowaliśmy już takie praktyki.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dobrze. Proszę bardzo.

Przechodzimy do zmiany nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Zmiana nr 3 w art. 2 została rozpatrzona.

Przechodzimy teraz do art. 3. Czy są jakieś uwagi do art. 3 ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 3 został rozpatrzony.

Przechodzimy do art. 4. Tutaj będą zmiany. O głos prosi pan przewodniczący Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, koleżanki i koledzy, są złożone dwie poprawki przez Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość. Poprawka nr 1 dotyczy łącznie wprowadzenia zmian w art. 4 w pkt 5 po lit. c dodanie lit. ca w brzmieniu, które jest zawarte w treści poprawki i po pkt 5 dodanie pkt 5a i 5b w nowym brzmieniu, a także po art. 17 dodanie art. 17a w nowym brzmieniu.

Ze swojej strony, żeby nie odczytywać albo nie prezentować długo uzasadnienia, chciałbym zwrócić uwagę na to, iż poprawki mają na celu wyjście naprzeciw postulatom, które są związane z przeprowadzeniem badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych. Zaproponowane rozwiązanie umożliwia fakultatywnie przeprowadzanie badań technicznych ciągników, przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, to jest także u właściciela ciągników rolniczych, ciągników gąsienicowych i przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, jeśli będą one spełniały wymagania określone przepisami prawa.

Istota tego sprowadza się do zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Jeśli mógłbym prosić, jeśli jest potrzeba jakiegoś dodatkowego komentarza ze strony przedstawicieli rządu, to według uznania. Chciałbym zwrócić uwagę, że od dłuższego czasu właściciele ciągników i przyczep rolniczych wskazywali, że okręgowe stacje kontroli pojazdów są oddalone o kilkadziesiąt kilometrów od miejsca zamieszkania w porównaniu do podstawowych stacji kontroli pojazdów, co wywołuje określone problemy z dojazdem, straty czasowe. Tym bardziej jeśli mamy przypadki, kiedy właściciel posiada kilka ciągników czy przyczep, które są wykorzystywane do celów rolniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego czy też do rybołówstwa.

Tyle z mojej strony, jeśli chodzi o skrót dotyczący zmian. Oczywiście numeracja jest wprowadzona w odniesieniu do autopoprawki, ale to zostało skonsultowane z Biurem Legislacyjnym.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby jeszcze coś dodać?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Akceptujemy tę poprawkę. To faktycznie postulat, który był kierowany do nas przez środowiska rolnicze. Chodzi o ułatwienie transportu, czyli dojazdu – czasami bardzo trudnego, bo stacje okręgowe są położone w dużym oddaleniu od gospodarstw rolnych. Chcemy tego uniknąć, chcemy, aby badania takich pojazdów były realizowane na miejscu przez diagnostów, więc akceptujemy tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz:

Marcin Barankiewicz, prezes zarządu Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, środowisko stacji kontroli pojazdów też akceptuje zaproponowaną zmianę dotyczącą możliwości badań ciągników rolniczych poza stanowiskiem kontrolnym. Będzie to fakultatywna możliwość dla przedsiębiorców – badania będą wykonywane u rolnika na odpowiedniej powierzchni, ewentualnie na zewnątrz stacji podstawowej, bo rzeczywiście obecny stan prawny jest taki, że stacje podstawowe mogą badać pojazdy tylko do 3,5 t i każdy ciągnik rolniczy, który przekracza 3,5 t DMC musi być badany w stacji okręgowej. Rzeczywiście stacje są oddalone od gospodarza.

Jedyna kwestia, która pozostaje, a była też wyartykułowana przez pana posła Wilczyńskiego, nie jest materią ustawową, a dotyczy rozporządzenia. Przedsiębiorca, który będzie miał możliwość wykonywania badań ciągników rolniczych poza stanowiskiem kontrolnym, będzie musiał doposażyć się w urządzenia mobilne, będzie musiał zakupić komputer, połączyć go z centralną ewidencją pojazdów, SSL, VPN, konieczny jest dodatkowy pracownik, który pojedzie na badanie zewnętrzne. Mam nadzieję, że resort infrastruktury uwzględni koszt wykonywania badań, określając wysokość opłaty.

Dla przypomnienia powiem, że obecnie badanie techniczne ciągnika rolniczego kosztuje 62 zł brutto, czyli niecałe 49 zł netto. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację nie będzie widział perspektywy zarobku na tego rodzaju badaniach, to za niecałe 50 zł netto nikt nie będzie inwestował w sprzęt i dodatkowego pracownika, żeby zaoferować taką możliwość rolnikowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję.

Szanowni państwo, przechodzimy z powrotem do art. 4. W związku z poprawką zgłoszoną przez przewodniczącego Jerzego Polaczka, uporządkujmy… Mianowicie zmiana nr 1 i zmiana nr 2 zostają skreślone. Zwracam na to uwagę. Zmiany nr 3, 4, 5 itd. stają się zmianami nr 1, 2, 3, 4, 5 w art. 4. Teraz w art. 4 poprawiamy zmianę nr 5 i po lit. c dodajemy lit. ca. Tutaj jest treść. Czy są jeszcze jakieś uwagi? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Nasza uwaga bezpośrednio dotyczy poprawki. Chcielibyśmy dopytać o relacje przedłożonej poprawki z przedłożeniem projektu. Zachodzi bowiem obawa, że zaproponowana poprawka może potencjalnie wykraczać poza zakres przedmiotowy ustawy, poza zakres przedmiotowy projektu, który był procedowany, konsultowany i opiniowany, a tym samym to może potencjalnie zagrażać naruszeniem art. 119 ust. 1 Konstytucji, gdyby nie było takiej bezpośredniej łączności między poprawką a przedłożeniem.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze, ma pan jakieś uwagi?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Ustawa bardzo szeroko reguluje kwestie transportu, a w tej poprawce chodzi właśnie o uniknięcie transportu pojazdem rolniczym na badania techniczne, bo będzie można realizować badania na miejscu. To zwiększy bezpieczeństwo transportu. Ten związek tu jest. Rozumiem obawy

pana mecenasa, że może on nie jest taki ścisły i bezpośredni, ale naprawdę istnieje związek między poprawką a bardzo szerokim zakresem ustawy.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, w związku z tym rozpatrujemy art. 4. Przechodzimy do zmiany nr 1, która w druku oryginalnym jest zmianą nr 3, bo dwie pierwsze zniknęły. Czy są jakieś uwagi do niej? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 1.

Zmiana nr 2. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 3.

Zmiana nr 4. Nie widzę.

Zmiana nr 5. Tutaj bez uwag. W zmianie nr 5 dodajemy artykuł „ca", który zaproponował pan przewodniczący Jerzy Polaczek. Jeżeli nie ma uwag w tym zakresie uznam, że Komisja przyjęła poprawkę. Nie widzę uwag. W związku z tym stwierdzam, że Komisja przyjęła poprawkę zaproponowaną przez pana Jerzego Polaczka.

Poprawka nr 2 to dodatkowe pkt 5a i 5b, które również zostały już omówione przez pana przewodniczącego Jerzego Polaczka. Czy są jakieś uwagi? Jeżeli nie usłyszę żadnych uwag, uznam, że poprawki zostały przyjęte. Nie widzę. Stwierdzam, że poprawki w ramach pkt 5a i 5b w art. 4 zostały rozpatrzone przez Komisje. Nie widzę uwag. To zostało przyjęte i rozpatrzone.

Zmiana nr 6 w art. 4. Nie widzę. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

W tym zestawieniu są poprawki… Jest w nim również poprawka dotycząca dodania art. 17a, który niewątpliwie jest powiązany treściowo z wcześniej przyjętymi, w związku z tym w naszej ocenie powinien być teraz rozpatrzony.

Przy okazji, jeśli jestem przy głosie, chcielibyśmy dopytać, czy jednocześnie nie powinien zostać zmieniony również przepis o wejściu w życie, pkt 3, który odnosi się do art. 4. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Głos oddaję panu przewodniczącemu Jerzemu Polaczkowi.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym zapowiedzieć, że konsekwencją wprowadzenia zmian w art. 4 oraz dodanie konsekwencji legislacyjnych, czyli dodanie po art. 17 art. 17a, jest korekta w treści art. 27 w pkt 3, który będzie miał nieco skorygowane brzmienie, tak aby zrealizować uwagę pana mecenasa z Biura Legislacyjnego, jeśli chodzi o wejścia w życie art. 4 oraz art. 17a, które będą wchodziły w życie 1 czerwca 2024 r.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dobrze. Innymi słowy, żeby uporządkować, jesteśmy w art. 4, ale przechodzimy na moment za art. 17, wprowadzając art. 17a, bo jest merytorycznie z nim powiązany. Jest to ciągle w ramach poprawki nr 1. Czy są jakieś uwagi? Jeżeli nie będzie uwag stwierdzę, że Komisja przyjęła poprawkę, wprowadzając art. 17a. Nie widzę uwag. Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Szanowni państwo, rozpatrzyliśmy cały art. 4 i cykl związany z poprawką nr 1 zgłoszony przez pana przewodniczącego Jerzego Polaczka.

Wracamy jeszcze na moment do art. 2. Mianowicie zmiana nr 2 w pkt 2 w dodawanym art. 87aa w ust. 1 po wyrazach „osoby upoważnionej przez przewoźnika" dodaje się wyrazy „o której mowa w art. 15 ust. 2a". Tak może być? Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że wpłynęła poprawka. Czy są do niej jakieś uwagi? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 2 w art. 2.

Przechodzimy teraz do art. 5. Jest to ustawa o komercjalizacji i restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe.

Szanowni państwo, zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi do zmiany nr 1? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 1.

Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 2 została rozpatrzona przez Wysokie Komisje.

Zmiana nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 3 została rozpatrzona.

Zmiana nr 4 w art. 5. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 4 została rozpatrzona.

Zmiana nr 5. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 5 została rozpatrzona.

Zmiana nr 6. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 6.

Zmiana nr 7. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 7 została rozpatrzona przez Komisje.

Przechodzimy do art. 6. Jest to ustawa transporcie drogowym i poszczególne dwie zmiany.

Zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 1 została rozpatrzona.

Zmiana nr 2. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 2 została rozpatrzona.

Przechodzimy do art. 7. To jest – Prawo lotnicze i poszczególne zmiany.

Zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 1 została rozstrzygnięta.

Zmiana nr 2. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 2 została rozpatrzona.

Zmiana nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 3 została rozpatrzona.

Przechodzimy do art. 8. Zdaje się, że przy rozpatrywaniu art. 8 będą poprawki odnoszące się do odnośników, przynajmniej tak konsultowałem to z Biurem Legislacyjnym. Zmiana nr 1. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Istotą zaproponowanej poprawki, poprawki nr 2, jest skreślenie pkt 1, 10, 13 i 15 w związku z tym, że z dniem 7 czerwca 2023 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa, ustawy – Prawo budowlane oraz ustawy o transporcie kolejowym, która część z przepisów proponowanych przedmiotową nowelizacją, już wprowadziła do obiegu prawnego. W związku z tym poprawka nr 2 w pkt 3 proponuje skreślić pkt 1, 10, 13 i 15, a jako konsekwencje poprawki wnioskodawcy przedstawili zmiany w odnośnikach do ustawy oraz dodali art. 13a, skreślenie art. 25 i korektę przepisu o wejściu w życie.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że nikt nie wniósł uwag do zaproponowanej poprawki nr 2. Odnosi się ona do tego artykułu oraz do odnośników. W związku z tym komisje rozpatrzyły zmianę nr 1 w art. 8 razem z poprawkami.

Następnie zmiana nr 2. Czy ktoś ma jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 2 została rozpatrzona.

Zmiana nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Zmiana nr 3 została rozpatrzona.

Zmiana nr 4. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 4 została rozpatrzona.

Zmiana nr 5. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 5 została rozpatrzona.

Zmiana nr 6. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 6 została rozpatrzona.

Zmiana nr 7. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 7 została rozpatrzona.

Zmiana nr 8. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 8 została rozpatrzona.

Zmiana nr 9. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 9 została rozpatrzona.

Zmiana nr 10. Czy są jakieś uwagi?

Legislator Mariusz Przerwa:

Ten punkt został skreślony w tej poprawce.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Właśnie, tu jest zmiana. Tak, nie ma zmiany nr 10.

Zmiana nr 11. Czy są jakieś uwagi z państwa strony? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 11 została rozpatrzona, a więc przy punktacji zmian zostajemy bez zmian.

Zmiana nr 12. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 12 została rozpatrzona.

Zmiana nr 14. Czy są jakieś uwagi z państwa strony? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 14 została rozpatrzona. W tej sytuacji rozpatrzyliśmy cały art. 8.

Przechodzimy do art. 9. Jest to ustawa o Funduszu Kolejowym.

Po kolei. Zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi do zmiany nr 1? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 1 została rozpatrzona.

Zmiana nr 2. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 2 została rozpatrzona.

Zmiana nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 3 została rozpatrzona.

Zmiana nr 4. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 4 w art. 9 została rozpatrzona.

Przechodzimy do art. 10. Jest to ustawa o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Dwie zmiany.

Zmiana nr 1. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 1 została rozpatrzona.

Zmiana nr 2. Czy są jakieś uwagi? Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie mam uwag, natomiast jest prośba o dwa zdania komentarza ze strony przedstawicieli rządu co do ratio legis tego rozwiązania związanego z możliwością nabywania spółek akcji przez PAŻP w zakresie, jaki jest regulowany tą nowelizacją. Przepraszam, że nie zadałem tego pytania w części ogólnej dyskusji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Upoważniam do udzielenia odpowiedzi panią dyrektor Departamentu Lotnictwa Beatę Mieleszkiewicz. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Pani dyrektor, proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury Beata Mieleszkiewicz:

Witam Wysoką Komisję, witam państwa.

Rozumiem, że mam odpowiedzieć na pytanie pana posła, jaka jest przyczyna powstania tego przepisu. W związku z tym, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej działa na planie skuteczności działań według przepisów europejskich, przychody, które ma agencja. wynikają głównie z zapewnienia żeglugi powietrznej. W związku z tym przewoźnicy, którzy płacą PAŻP, mogą finansować tylko podstawową działalność prowadzoną przez PAŻP. Natomiast przepisy, które w tej chwili są nakładane na agencję w zakresie dronów, mogą spowodować to, że trzeba będzie wyłączyć tę działalność z podstawowej działalności agencji i w związku z tym jest dopuszczona możliwość tworzenia spółek. To jest tworzenie warunkowe, czyli tylko wtedy, kiedy minister infrastruktury wyrazi zgodę na utworzenie takiej spółki. Powstanie to tylko w tym przypadku, kiedy działalność dronowa będzie prowadzona już tak szeroko, że trzeba będzie ją oddzielić od działalności PAŻP, żeby nie było problemów z przewoźnikami wynikających z opłat, które płacą przewoźnicy. To jest taka podstawa.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Tak, proszę.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa MI Beata Mieleszkiewicz:

Przepraszam, jeszcze tylko dodam, że te przepisy powstały pod KPO, czyli pod pieniądze, które pojawiają się w ramach KPO i w związku z tym, że powstają nowe przepisy, które nałożą nowe obowiązki na PAŻP.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek już nie ma pytań. W związku z tym czy są jakieś uwagi do zmiany nr 2 w art. 10? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 2 została rozpatrzona.

Art. 11. Ustawa o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 11.

Przechodzimy do art. 12 ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zmiana nr 1. Proszę bardzo, czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Jest uwaga po zmianie nr 1.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę? Po zmianie nr 1. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła zmianę nr 1.

Głos oddaję posłowi Mirosławowi Suchoniowi. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Już o tym mówiłem podczas dyskusji ogólnej. Składam poprawkę, którą państwo otrzymali. Zgodnie z jej brzmieniem minister właściwy do spraw transportu będzie w drodze rozporządzenia określał minimalne warunki dla przewozów wykonywanych na liniach komunikacyjnych z dofinansowaniem ze środków funduszu. To jest pokłosie dyskusji, która miała miejsce, że kiedy wydajemy środki publiczne, to powinniśmy oczekiwać wypełniania minimalnych standardów. One powinny być podobne na terenie całego kraju. Ta poprawka zmierza do określenia takich minimalnych standardów w drodze rozporządzenia. Bardzo proszę o jej przyjęcie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Jakie jest stanowisko ministerstwa, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Uzasadniałem już, dlaczego nasze stanowisko do tego jest negatywne, tak że stanowisko negatywne.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

W związku z tym przystępujemy do głosowania. Proszę włączyć tablet do głosowania. Czy wszyscy są przygotowani? Dzisiaj jeszcze nie głosowaliśmy. Proszę bardzo.

Kto jest za przyjęciem poprawki w art. 12 pkt 1, po którym dodaje się pkt 1b, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o wyświetlenie wyników.

Szanowni państwo, głosowało 34 posłów. Za – 10, przeciw – 24, nikt nie wstrzymał się od głosu. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

W tej chwili przechodzimy do zmiany nr 2. Czy ktoś ma jakieś uwagi? Nie widzę. W związku z tym Komisja rozpatrzyła zmianę nr 2.

Zmiana nr 3. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy zmianę nr 3.

Zmiana nr 4. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 4.

Zmiana nr 5. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 5.

Zmiana nr 6. Proszę bardzo, poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, poprawka zmierza do przyznania pierwszeństwa w otrzymywaniu dofinansowania związkom

powiatowo-gminnym, a w dalszej kolejności związkom międzygminnym, później związkom powiatowym, następnie gminom, powiatom i województwom. To jest propozycja, która odpowiada na oczekiwania szeroko pojętych samorządów. Wszyscy wiemy, że wspólne rozwiązywanie problemów komunikacyjnych przynosi lepsze efekty niż takie pojedyncze działania. Ta poprawka odzwierciedla opinię specjalistów. Wydaje się, że wszyscy jesteśmy świadomi znaczenia tego zapisu. Bardzo proszę o przyjęcie poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jakie jest stanowisko ministerstwa, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Przystępujemy do głosowania. Proszę wyświetlić tablet.

Kto jest za przyjęciem poprawki zaproponowanej przez pana posła Mirosława Suchonia, proszę o podniesienie ręki i naciśnięcie stosownego przycisku. Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 34 posłów. Za – 10, przeciw – 24, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że poprawka nie znalazła akceptacji Komisji.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Jest jeszcze jedna poprawka.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Do zmiany nr 6 jest jeszcze jedna poprawka, którą zgłaszam. Dyskusja o tym już miała miejsce. Poprawka dotyczy zwiększenia maksymalnej kwoty dofinansowania z 3 zł na 6 zł. Kwota zaproponowana w ustawie, chociaż jest wyższa niż była pierwotnie, w żaden sposób nie odpowiada kosztom jednego wozokilometra, które dzisiaj ponoszą organizatorzy transportu na terenach, na których takie linie są tworzone. W związku z tym proponujemy, aby zwiększyć maksymalną kwotę z 3 zł na 6 zł. To jest racjonalna propozycja. Jeszcze będzie jedna poprawka dotycząca zwiększenia środków funduszu w ogóle, ale to jest kolejna poprawka, która wynika z kwestii legislacyjnych. Bardzo proszę o poparcie poprawki.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze, jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne. Mamy do czynienia z niespójnością poprawkową pana posła. Z jednej strony dwie poprawki wcześniej były wymagania i warunki, które przecież są określone w umowach między wojewodą a organizatorem, jeżeli chodzi chociażby o częstotliwość tworzenia linii komunikacyjnych, a z drugiej strony takie potężne dofinansowanie, które nie powoduje zachęty do tworzenia linii, które będą wykorzystywane przez pasażerów.

Dofinansowanie musi być dodatkiem, musi być różnicą między uzyskiem ze sprzedaży biletów a faktycznym kosztem wozokilometra. Natomiast zasadniczą częścią wpływu operatora, czyli tego przewoźnika, muszą być wpływy z biletów i do tego zachęcamy. Dofinansowanie w wysokości 3 zł i tak jest duże. Natomiast jeszcze raz powtarzam – musi być dodatkiem, a nie trzonem finansowania komunikacji zbiorowej.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Przystępujemy do głosowania. Proszę wyświetlić tablet.

Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Mirosława Suchonia, proszę o podniesienie ręki i naciśnięcie stosownego przycisku. Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 34 posłów. Za – 10, przeciw – 24, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji Komisji.

Przechodzimy do zmiany nr 7. Zmiana nr 7 została rozpatrzona.

Zmiana nr 8. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, chcieliśmy zwrócić uwagę, że w zmianie nr 8 jest nadawane całe brzmienie art. 14. Natomiast jeszcze w art. 17 ust. 8 mamy odwołanie do poprzedniego art. 14 ust. 7. Jest pytanie do strony rządowej, na jakie odesłanie trzeba zmienić tę zmianę i czy trzeba w ogóle zmieniać odesłania w art. 17 ust. 8. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W art. 17 ust. 8 ustawy powinno być odesłanie do art. 14 ust. 8.

Legislator Mariusz Przerwa:

Będzie nowa zmiana, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tak, ale to są poprawki o charakterze legislacyjnym.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Akceptacja do takowej, tak.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tak, Biuro Legislacyjne ma upoważnienie z naszej strony. Stwierdzam, że zmiana nr 8 została rozpatrzona przez Komisje.

Zmiana nr 9. Czy są jakieś uwagi do zmiany nr 9? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 9 została rozpatrzona.

Zmiana nr 10. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że zmiana nr 10 została rozpatrzona.

Zmiana nr 11. Nie widzę żadnych uwag. Zmiana nr 11 została rozpatrzona.

Zmiana nr 12. Czy są jakieś uwagi?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Jest też poprawka.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Chcielibyśmy dopytać, dlaczego w zmianie nr 12 lit. a, która dotyczy wydatków m.in. na 2024 r., ta zmiana ma wejść w życie 1 stycznia 2025 r.?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tutaj została zastosowana autopoprawka do tego projektu w ramach Rady Ministrów. Ten termin został poprawiony, przepis wchodzi w życie 1 stycznia 2024 r.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Sprawa jest jasna.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Jest poprawka, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeszcze poseł Mirosław Suchoń, tu są właśnie te pieniądze, tak jest.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Tak, właśnie pieniądze… Nasze poprawki są bardzo kompleksowe. Już nie chciałem o tym mówić w momencie, kiedy było głosowanie, panie ministrze, ale… Pragnę przypomnieć, że koszty wykonywania transportu na terenie naszego państwa w różnych regionach są różne, w związku z tym stosowanie jednej stawki dofinansowania jest nieade-

kwatne do potrzeb, różnych potrzeb w różnych regionach. Tak jak dyskutowaliśmy kilka lat temu na temat długookresowych umów, tak dzisiaj państwo kładą na stole możliwość zawierania dziesięcioletnich umów. To zajęło 4 lata, żebyśmy doszli do tego miejsca. Myślę, że znowu za jakiś czas, mam nadzieję, że już po najbliższych wyborach, te zmiany będą mogły być dokonane w taki sposób, żeby te potrzeby rzeczywiście były realizowane. Tak jak są różne stawki, tak i możliwość dofinansowania powinna być różna w różnych regionach i powinna uwzględniać również te wyższe koszty.

Proponujemy także w tym punkcie zwiększenie limitu dofinansowania do 1 mld 200 mln zł, czyli o 200 mln zł. Przypomnę, że w ustawie zapisano możliwość zawierania umów długookresowych, co będzie blokowało środki. Nie trzeba być Einsteinem, żeby zrozumieć, że te, które są zaplanowane, będą niewystarczające. W związku z tym proponujemy zwiększyć środki także w tym roku. W tym roku już w marcu pula środków była na wyczerpaniu. Widać wyraźnie, że samorządy – zwłaszcza te, które wspólnie organizują transport – powoli dochodzą do miejsca, w którym podejmują decyzję o skorzystaniu z funduszu i to dobrze. Tylko, żeby nie wylać dziecka z kąpielą, to jednak środki powinny być udostępnione, dofinansowanie powinno być możliwe. W związku z tym, proponujemy zwiększenie już w tym roku – 1 mld 200 mln zł począwszy od 2024 r.

Chcę też powiedzieć, że na koncie tych środków powinno być zdecydowanie więcej, bo przecież one nie były wykorzystywane w poprzednich latach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Jakie jest stanowisko ministerstwa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Środków ani w poprzednich latach, ani w tym roku nie brakowało i nie brakuje. Dzięki naszym decyzjom, decyzjom obecnego rządu – który mam nadzieję będzie kontynuował swoją misję również po tegorocznych wyborach – tych środków nie będzie brakowało. Jesteśmy tego gwarantem. Stanowisko rządu – negatywne.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie tabletu.

Kto jest za poparciem wniosku pana posła Mirosława Suchonia proszę o podniesienie ręki i naciśnięcie stosownego przycisku. Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 34 posłów. Za – 10, przeciw – 24, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała akceptacji Komisji.

Przechodzimy do art. 13. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Art. 13 został rozpatrzony. Przypominam, że poprawką nr 2 wprowadziliśmy art. 13a.

Przechodzimy do art. 14. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 14.

Przechodzimy do art. 15. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 15.

Przechodzimy do art. 16. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 16.

Art. 17. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że rozpatrzyliśmy art. 17. Przypominam, że po art. 17 jest, już przez nas wprowadzony, art. 17a.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 18. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 18 został rozpatrzony.

Art. 19. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 19 został rozpatrzony.

Art. 20. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 20 został rozpatrzony.

Art. 21. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 21 został rozpatrzony.

Art. 22. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 22 został rozpatrzony.

Art. 23. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 23 został rozpatrzony.

Art. 24. Czy są jakieś uwagi ze strony państwa? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 24 został rozpatrzony. Art. 25 został skreślony. Uczulam na to.

Przechodzimy do art. 26. Czy są jakieś uwagi? Nie widzę. Stwierdzam, że art. 26 został rozpatrzony.

W art. 27 będzie jedna poprawka. Proszę bardzo, poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zgodnie z rekomendacją strony rządowej oraz Biura Legislacyjnego, proponuję, aby art. 27 pkt 3 otrzymał następujące brzmienie „art. 4 i 17a, które wchodzą w życie z dniem 1 czerwca 2024 r.”. Chodzi o to, że uzupełniamy tutaj konsekwencję wprowadzonych wcześniej poprawek. Proszę o przyjęcie tego artykułu.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeżeli nie będzie uwag, stwierdzę, że Komisje zaakceptowały poprawkę. Stwierdzam, że nie ma uwag. W związku z tym art. 27 został rozpatrzony przez Komisje.

Szanowni państwo, po rozpatrzeniu wszystkich artykułów poddaję pod głosowanie wniosek o przyjęcie całego projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami. Proszę o wyświetlenie tabletu do głosowań.

Kto jest za, proszę o naciśnięcie przycisku i podniesienie ręki. Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 33 posłów. Ustawę przyjęliśmy jednogłośnie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Bardzo dziękuję za głosowanie i dziękuję za pracę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeszcze nie skończyłem.

Stwierdzam, że projekt ustawy został przyjęty przez Komisje.

Pozostaje nam jeszcze wybór posła sprawozdawcy. Jerzy Polaczek, proszę, propozycja.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W imieniu połączonych Komisji proponuję, aby sprawozdawcą projektu została pani poseł Agata Wojtyszek.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Czy pani poseł się zgadza?

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Tak, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie ma uwag. W związku z tym stwierdzam, że pani poseł Agata Wojtyszek będzie posłem sprawozdawcą rozpatrywanej ustawy.

Na tym porządek dzienny posiedzenia został wyczerpany.

Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem będzie do wglądu w sekretariatach komisji. Zamykam posiedzenie.